Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2015–2016

34 425

Wet houdende regels met betrekking tot de productie, de conformiteitsbeoordeling en het plaatsen aan boord van scheepsuitrusting (Wet scheepsuitrusting 2016)

Nr. 5

VERSLAG

Vastgesteld 6 april 2016

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu, belast met het voorbereidend onderzoek van dit wetsvoorstel, heeft de eer verslag uit te brengen van haar bevindingen. Het verslag behandelt alleen die onderdelen waarover door de genoemde fracties inbreng is geleverd.

Onder het voorbehoud dat de regering de vragen en opmerkingen in dit verslag afdoende zal beantwoorden, acht de commissie hiermee de openbare behandeling van het voorstel van wet voldoende voorbereid.

Inhoudsopgave **blz.**

Inleiding

De leden van de VVD-fractie hebben met interesse kennisgenomen van dit voorstel. Dit wetsvoorstel, waarmee richtlijn 2014/90/EU wordt geïmplementeerd, borduurt voort op richtlijn 96/98/EG en heeft tot doel de harmonisering van internationale voorschriften en de interne marktwerking te verbeteren. In het kader van het versterken van een gelijk Europees speelveld steunen de leden van de VVD-fractie deze inzet. Zij hebben nog enkele vragen.

kst-34425-5
ISSN 0921 - 7371
’s-Gravenhage 2016

De leden van de PvdA-fractie hebben kennisgenomen van het wetsvoorstel over scheepsuitrusting. Deze leden onderschrijven de doelen van het voorstel (veiligheid, minder verontreiniging) en staan achter het zo veel als mogelijk uniform toepassen van internationale regelgeving voor scheepsuitrusting.

De leden van de CDA-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van de Wet houdende regels met betrekking tot de productie, de conformiteitsbeoordeling en het plaatsen aan boord van scheepsuitrusting (Wet scheepsuitrusting 2016). Zij hebben geen nadere vragen.

I. Algemeen deel

Richtlijn scheepsuitrusting 2014

De leden van de VVD-fractie lezen dat in het uitzonderlijke geval dat er geen internationale norm is of die norm gebreken vertoont, de Europese Commissie (EC) zelf geharmoniseerde normen kan vaststellen. Genoemde leden vrezen dat de EC met deze vrijheid koppen op internationale normen kan stellen, waarmee de Europese scheepvaartsector een concurrentienadeel heeft ten opzichte van andere landen/regio's. In antwoord op eerdere vragen van deze leden hieromtrent antwoordde de Minister als volgt: «Ik pleit er dan ook voor om in dit proces zo veel mogelijk de invloed van de lidstaten te waarborgen en ervoor te zorgen dat er geen buitenproportionele maatregelen worden genomen.»[1] Deze inzet kwam ook terug in het BNC-fiche bij het oorspronkelijke voorstel.[2] In hoeverre wordt dit in de uiteindelijke richtlijn en het wetsvoorstel gewaarborgd? Kan de regering nogmaals hierop reflecteren? Welke vrijheid geniet de EC nu in dezen? Hoe kunnen lidstaten hierop terugduwen? Kunnen er voorbeelden gegeven worden van mogelijk ontbrekende normen of normen met gebreken?

De leden van de PvdA-fractie lezen dat de Europese richtlijn vrijwel geen ruimte biedt voor nationale invulling of het maken van keuzen van beleidsinhoudelijke aard bij een aantal voorschriften. Deze leden vernemen graag op welke onderdelen er wel ruimte was en welke keuzes de regering op die onderdelen gemaakt heeft en waarom. Voorts vragen zij of andere landen op deze onderdelen dezelfde keuzes hebben gemaakt.

Hoofdlijnen van het wetsvoorstel

Klopt de veronderstelling van de leden van de VVD-fractie dat er geen wijziging wordt aangebracht in de verantwoordelijkheidsverdeling van eigenaren, fabrikanten en conformiteitsbeoordelingsinstanties (CBI's)? Zo nee, op welke wijze wijzigt deze dan?

Verhouding tot bestaande regelgeving

Klopt de veronderstelling van de leden van de VVD-fractie dat de gewijzigde Regeling veiligheid zeeschepen en Regeling voorkoming verontreiniging door schepen niet aan de Kamer worden voorgehangen? Zo ja, kan de regering toelichten welke wijzigingen hierin concreet worden doorgevoerd?

---

[1] Verslag AO Transportraad d.d. 10 juni, gehouden op 5 juni 2013, Kamerstuk 21 501-33, nr. 430.
[2] Fiche 5: Richtlijn uitrusting zeeschepen en intrekking richtlijn 96/98/EG, 25 januari 2013, Kamerstuk 22 112, nr. 1557.

De leden van de PvdA-fractie lezen dat de Europese richtlijn scheepsuitrusting 2014 tot doel heeft «het verbeteren van de veiligheid op zee en het voorkomen van verontreiniging van de zee» (memorie van toelichting, Kamerstuk 34 425, nr. 3, p.2). Verderop in de toelichting lezen zij dat via de Schepenwet en de Wet voorkoming verontreiniging door schepen (Wvvs) een gedeelte van de richtlijn wordt geïmplementeerd, maar dat «bij de implementatie van de richtlijn scheepsuitrusting 2014 geen aanleiding [is] om deze wetten wederom te wijzigen» (memorie van toelichting, Kamerstuk 34 425, nr. 3, p.8). De leden van de PvdA-fractie kunnen deze twee citaten niet met elkaar rijmen. Op welke wijze leidt de implementatie van de Europese richtlijn in de Nederlandse wet tot het voorkomen van verontreiniging van de zee?

Gevolgen

De leden van de VVD-fractie lezen de volgende passage: «De impact van de extra verplichtingen die bovenstaande met zich meebrengt wordt in algemene zin gering geacht ten opzichte van de verwachte voordelen.» (memorie van toelichting, Kamerstuk 34 425, nr. 3, p. 9). Kan deze impact in cijfers (uren voor wat betreft administratieve lasten en euro's voor wat betreft financiële lasten) uiteen worden gezet? Kan hierbij een onderscheid gemaakt worden voor fabrikanten, distributeurs en importeurs? Hoeveel CBI's kent Nederland momenteel en wat zijn de ervaringen met deze instanties? In hoeverre nemen de lasten voor CBI's toe? Kan de regering bevestigen dat de lasten voor eigenaren van schepen niet toenemen?
Aangemelde CBI's worden in Nederland al beoordeeld op basis van accreditatie. Binnen dit regime worden zij al jaarlijks gecontroleerd door de Raad voor Accreditatie (RvA). Accreditatie blijft, zo lezen de leden van de VVD-fractie, het uitgangspunt. Controles door de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) worden zodanig ingericht dat overlap wordt voorkomen. Hoe worden dubbele controles precies voorkomen?
De leden van de VVD-fractie lezen dat het niet aannemelijk is dat dit voorstel leidt tot prijsverhogingen. Waarop is deze verwachting gebaseerd?
Van toepassing zijnde internationale regelgeving komt tot stand binnen de Internationale Maritieme Organisatie (IMO). De leden van de VVD-fractie vinden het van belang dat er een gelijk speelveld is, niet alleen in Europees, maar ook in mondiaal verband. Hoe gaan andere landen of regionale samenwerkingsverbanden om met de implementatie van deze internationale eisen?

Uitvoering en handhaving

De ILT zal optreden als markttoezichtautoriteit en bij mandaat verantwoordelijk zijn voor aanwijzing en aanmelding van CBI's, zo constateren de leden van de VVD-fractie. Welke aanvullende capaciteit en expertise vereist dit? Zijn deze momenteel beschikbaar bij de ILT of is een uitbreiding vereist?
Kan de regering toelichten welke wijzigingen in sanctionering er met dit wetsvoorstel precies worden doorgevoerd? Welk soort overtredingen, dat momenteel wordt afgedaan in het strafrecht, wordt in de toekomst, na inwerkingtreding van dit voorstel, afgedaan in het bestuursrecht? Hoe verhoudt zich dit tot de doelstelling van dit wetsvoorstel, zijnde de verbetering van de veiligheid op zee?

De leden van de PvdA-fractie lezen dat de ILT zal worden aangewezen als markttoezichthouder. Deze leden vragen of het beroep op de ILT door deze wet groter wordt en of de capaciteit van de ILT voor deze taak afdoende is.

Consultatie

De leden van de VVD-fractie lezen dat de branchevereniging is betrokken bij de voorbereiding van dit voorstel. Wat is de inbreng van de branchevereniging geweest en op welke wijze is die al dan niet verwerkt in het voorliggende voorstel?

Ook de leden van de PvdA-fractie zien graag een nadere toelichting van de regering op de bijdrage van de branchevereniging aan dit wetsvoorstel.

II. Artikelsgewijze deel

Artikel 3

De leden van de VVD-fractie constateren dat in artikel 3 van het wetsvoorstel geen normadressaat is opgenomen. Hoe weten de verschillende actoren in dezen wie bij inwerkingtreding van het voorstel moet handelen?

Artikel 6

De leden van de VVD-fractie willen graag weten of bekend is op welke termijn de markering mag worden aangevuld of vervangen door het elektronisch label. Welke invloed kan Nederland als lidstaat nog uitoefenen op snelle implementatie van het elektronisch label?

Artikel 13

Het kan zijn dat het toezicht op aangemelde instanties kosten met zich brengt, zo lezen de leden van de VVD-fractie. Deze kosten kunnen worden doorberekend aan de aangemelde instanties. Welke situaties zouden tot kosten leiden? Over welke bedragen gaat het dan?

Artikel 21

De leden van de VVD-fractie vragen om welke uitzonderingen het hier gaat. Kan de regering voorbeelden geven van uitzonderingen waarmee innovatie wordt gestimuleerd? Hoe wordt hierbij desondanks de veiligheid van de uitrusting gewaarborgd?

Artikel 27

Er geldt een dynamische verwijzing naar de bijlagen bij de richtlijn, zo lezen de leden van de VVD-fractie. Voorts heeft de Europese Commissie de bevoegdheid om middels gedelegeerde handeling alle bijlagen bij deze richtlijn te wijzigen. Kan de regering onder elkaar aangeven in hoeverre de bijlagen met de gewijzigde richtlijn worden gewijzigd en wat met welke bijlagen wordt geregeld?

De voorzitter van de commissie,
Van Dekken

De adjunct-griffier van de commissie,
Stijnen